

Fernanda Paula* Sousa Maia

Navegar para o Brasil "com o tempo que
Deos der"

* Doutora em História e docente na Universidade Portucalense. O presente trabalho faz parte de uma trilogia, da qual já se encontra publicado o primeiro estudo com o seguinte título: A presença do Brasil nos livros notariais do Porto no séc. XVII - uma amostragem. In *Viagens e viajantes, almocreves, bandeirantes, tropeiros e navegantes*, Actas III Colóquio Luso-Brasileiro. Niterói; Rio de Janeiro; Foz do Iguaçu: Universidade Federal Fluminense; Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro; UNIOESTE, 1998. pp. 171-189.

Navegar para o Brasil "com o tempo que Deos der"

Uma aproximação para o século XVII

Por Fernanda Paula Sousa Maia

O século XVII assistiu, um pouco por toda a costa continental portuguesa, a um interessante fenómeno de reanimação de antigos portos marítimos que, por alguns anos, disputaram a Lisboa a centralidade que a capital política para si reclamava. Estimulados pelo cada vez mais florescente comércio brasileiro, Porto e Viana logo seguidos de Vila do Conde, Aveiro, Peniche, Setúbal ou qualquer outro porto algarvio, desenvolveram uma ligação atlântica que rapidamente mostrou ser mais fácil e, embora muito menos ambiciosa que a Rota do Cabo, nem por isso deixou de se revelar mais susceptível de ser levada a cabo pela iniciativa privada, geralmente menos provida de capital para fazer grandes investimentos. Exigindo embarcações mais modestas, muitas delas construídas nas areias do Douro sob supervisão dos interessados, ou do representante dos proprietários, muitos foram os mercadores que, isoladamente, ou com mais frequência, em conjunto armaram uma nau ou caravela em demanda da costa brasileira e do seu, ainda, lucrativo açúcar¹.

Este fervilhar de negócios realizados a partir do Porto, mas com o epicentro no Brasil, em Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro ou Paraíba, deixaram-nos, pois, múltiplos e dispersos vestígios documentais apesar de ainda hoje, sabermos o quanto, nessa época, a palavra de um homem de negócio, muitas vezes era, por si só, suficiente para selar um contrato. Com efeito, o escritório do tabelião foi, nesta época, um dos locais onde, através de escrituras públicas, muitos mercadores, comerciantes ou, como muitas vezes a si próprios se apelidavam, os "homens de negócio" se dirigiam para firmar um contrato, estabelecer uma sociedade ou simplesmente trasladar determinados documentos para lhes dar perenidade, evitando qualquer fortuito desaparecimento. Fonte indirecta, mediatizada pela figura do tabelião, os registos notariais não deixam de constituir também fundos necessariamente incompletos, visto que apenas cobrem os casos daqueles que aí se dirigiram, deixando de fora uma franja de contratos que permanecerão para sempre desconhecidos para nós, porque inscritos no registo da oralidade.

Conscientes de que o conjunto de documentos, por nós analisados, não constitui mais do que uma pequena franja de todo o universo negociado portuense que, em Seiscentos, o Brasil mobilizou, não deixámos de os utilizar, sobretudo quando sabemos serem tão escassas as fontes primárias para o estudo do comércio brasileiro. Os importantes "livros de razão" desapareceram na sua maior parte, enquanto que as contabilidades pessoais, elas também parcelares, são para esta época muito raras e quase inexistentes, dada a grande dificuldade em obter para o período anterior a 1700 alguma precisão quantitativa². É assim que os

¹ Estes foram alguns dos aspectos analisados no referido artigo, a partir do tratamento de contratos de fretamento seleccionados, entre 1600 e 1670, nos livros notariais de dois cartórios estabelecidos então junto ao rio Douro, um em Gaia (P05^o, lv. 1 a 29) e o outro na cidade do Porto (P04^o, lv. 1 a 58).

² MAURO, Frédéric - *0 eras/7, Portugal e o Atlântico (1570-1670)*. Lisboa: Ed. Estampa, 1989, vol.I, p. 24.

registos celebrados em notário ganham alguma importância já que, muitas vezes, constituem uma das poucas vias para aceder ao conhecimento do impacto do comércio brasileiro, emprestando alguma visibilidade aos que nele estavam envolvidos - mercadores e tripulação - silenciando, contudo, outros aspectos que, menos significativos para os contratadores, foram, por isso, deixados de lado pela formalidade do acto. Só, casualmente, através de um traslado de uma "carta missiva", do conteúdo de um embarque ou de um simples "escrito" que a contingência da viagem atlântica podia fazer desaparecer em algum naufrágio, incêndio ou ataque de corsário, nos são revelados pormenores de outro modo ignorados. Os próprios contratos de fretamento de navios, pela sua natureza, deixam por conhecer um dos aspectos mais importantes para os investigadores, o teor das mercadorias transaccionadas. Na realidade, tratando-se de contratos em que o fretador, ou seja, aquele que fornece o transporte, neste caso a embarcação, apenas contrata o espaço, não assumindo qualquer encargo relativamente às mercadorias transportadas³, é natural que aquela informação deixe de ter qualquer pertinência.

Frustrando as nossas pretensões quantitativas, os registos notariais deixam, no entanto, muitas vezes surpreender outros aspectos menos esperados, mas tantas vezes mais reveladores do quotidiano de então. Efectivamente, embora sem um carácter sistemático, é através de uma ou outra carta mandada transcrever no tabelião por algum mercador que percebemos que a par dos interesses económicos, ligados à salvaguarda do património em caso de desaparecimento na viagem, se cruzam, por exemplo, sentimentos de amor filial, ou angústias relativas à sobrevivência familiar. Nesses momentos, podemos com algum sucesso aperceber-nos de algo mais para além do nome da embarcação que parte, da carga que transporta ou do destino que tem. Escorregadia embora, esta dimensão não deixa de ser também importante para melhor conhecermos quem parte e, sobretudo, por que o faz. A ela deitaremos mão sempre que tal nos seja possível.

1. Quem parte?

Nem sempre é fácil perceber quem para o Brasil viaja a partir do Porto, no século XVII. Através dos documentos notariais apenas chegaram até nós os indivíduos que ao tabelião recorreram por uma razão especial, na sua grande parte ligados à actividade comercial que desempenhavam. Por isso, à cabeça nos surgem os mercadores envolvidos em contratos de fretamento de navios, venda de embarcações, traslados de conhecimentos (recibos de mercadorias num barco) ou, ainda, procurações especiais de nomeação de mestre para uma determinada embarcação. Na maior parte dos contratos de fretamento para o Brasil, o preço do frete incluía não só o transporte do(s) mercador(es) que, geralmente, acompanhavam as mercadorias, como também o dos "mossos" que com eles seguiam e que para eles trabalhavam. Embora, na sua maioria, sejam muito lacónicos nos seus informes, por vezes os documentos são mais explícitos, como no caso do mercador António Fernandes Videira que, num contrato de fretamento, realizado em 1612, com Tomás Luís de Buarcos, mestre da caravela *Nossa Senhora do Rosário*, obteve deste a obrigação de lhe "dar hum camarote" e ainda

³ RAPOSO, Mário - Fretamento ou transporte marítimo: algumas questões. *Boletim do Ministério da Justiça*. Lisboa. 340(1985), pp. 5-6.

"agoa e lume" para ele e seu moço⁴, ou seja, assegurando-lhe a possibilidade de cozinhar os alimentos, tarefa que, dentro do barco, era da responsabilidade de cada um dos interessados⁵.

Em todos os casos que inventariámos, os mercadores iam "forros" no navio, com permissão de levarem outra pessoa consigo, juntamente "com sua caixa de matalotagem"⁶. Mais explícito parece ser o fretamento estabelecido, em 1613, entre o mestre José Gonçalves de Miragaia e o mercador Diogo Rodrigues, morador junto ao chafariz de S. Domingos, no Porto. Neste caso, especifica-se que o mercador será transportado "no dito navio ahomde lhe darão hum camarote de popa todo que será debaixo do toldo e também de hida e vinda se vier lhe levará e trará sua matalotagem forra"⁷.

Procurando evitar o aparecimento de alguns abusos, um outro contrato esclarecia que nada seria cobrado aos mercadores pela viagem de ida e volta, bem como pela "caixa que levarem com sua roupa e fato, porem levando outra algua com alguas fazendas lhe pagarão seu frete na forma que atras se declara"⁸.

Na sua maioria provenientes da área geográfica do Poito e arredores⁹, embora alguns deles naturais de países estrangeiros, como a Inglaterra e a França, estes mercadores nem sempre parecem ter obtido o sucesso esperado. De facto, por força do tipo de documentos compulsados, foi-nos possível entrever alguns casos de dificuldades sérias que constrangeram os envolvidos a recorrerem à intermediação de um elemento estranho e oficial na contenda. Assim parece ter acontecido com o mercador Jacques de Pachter, então residente no Porto. Tendo enviado, a partir de Lisboa, em 1648, uma carregação para o Rio de Janeiro, através de João de Castro de Almeida, de Massarelos, com obrigação de aí lhe vender e fazer de regresso o procedido das referidas vendas, nada disto, porém, deve ter acontecido. Encontrando-se em 1660 preso na cadeia da cidade do Porto, por dívidas várias, o mercador Jacques de Pachter exigia agora que a sua dívida no valor de 139.082 réis, fosse saldada. No contrato que então fizeram, o credor conceder-lhe-á, no entanto, uma moratória de cinco anos com a justificação de que "elle João de Castro de Almeйда estava de prezente muito impossibilitado pelas grandes perdas que teve no mar no Brasil e em Angola e não tinha de que se valler, para poder pagar (...) e menos o podia fazer estando prezo". Terminava pedindo, por isso, que o mercador "se compadecesse de sua necessidade e aperto" esperando que ele fosse solto para poder satisfazer-lhe a dívida¹⁰.

Mas para a prisão não se ia apenas por dívidas não saldadas. No século XVII, o Santo Ofício não deixou também de afectar o dinamismo mercantil do burgo, como se pode constatar pelas afirmações da Câmara do Porto, lamentando as confiscações aos cristãos-novos¹¹.

⁴ Arquivo Distrital do Porto (A.D.P.), Po4?, Lv 4/5, fi 178 (1612/05/21).

⁵ DOMINGUES, Francisco Contente; GUERREIRO, Inácio — A vida a bordo na Carreira de índia (século XVI). *Revista da Universidade de Coimbra*. Coimbra, vol. 34 (1987), p. 207.

⁶ A.D.P., PO 5², 1² sér., Lv. 10, fl.85 (1610/09/17) "levara com o seu fato e mossos" (fL105v).

⁷ ADP, PO 5², 1² - série, 1v.II, fl.90 (1613/02/28).

⁸ ADP, PO 4⁵, lv.51, fl.184 (1660/06/9).

⁹ Veja-se a este propósito MAIA, Fernanda Paula Sousa - A presença do Brasil nos livros notariais do Porto no séc. XVII... p. 178.

¹⁰ A.D.P., PO 4², Lv.51, fl.196v.-197v. (1660/06/19).

¹¹ SILVA, Francisco Ribeiro da - Tempos Modernos. In RAMOS, Luís de Oliveira, dir. de *História do Porto*, Porto: Porto Editora, 1994. p. 281.

Assim aconteceu ao mercador Domingos Lopes Pereira, proprietário de uma quarta parte do navio *Nossa Senhora da Atalaia e Santo António*, envolvido no tráfico atlântico. No regresso da viagem efectuada ao Rio de Janeiro em 1658, encontrava-se o referido mercador preso pelo Santo Ofício, onde "lhe confiscaram seus bens e se lhe pos em pregão e quarto de seu navio para se lhe arrematar", o que logo que puderam fizeram os restantes co-proprietários na embarcação¹².

Mais esporádica na documentação, mas não menos importante para o dinamismo das trocas comerciais com o Brasil, parece ter sido a actuação dos senhores de engenho na sua vertente de comerciantes. Mais difícil de testemunhar, porque nos colocamos no palco inverso da sua actuação preferencial, encontramos apenas um exemplo que nos chegou contido numa procuração inserta num documento de venda de navio. Aí ficamos a saber que João Pais Floriano "morador no seu engenho em Maturim", termo da cidade da Baía, possuía um navio de nome *Santo António Calmão* que viera "na frota que no dito estado do Brasil veyo a esta cidade [Porto] o anno próximo passado de seiscentos e sincoenta e seis annos". Na procuração que fizera a Manuel Pires Vieira, mestre da embarcação, especificava que o navio se destinava a "despachar (...) em todas e quaisquer alfândegas das de S. Majestade assy nas deste estado como nas do Reino a liberdade dos seus açucares que faz nos seus engenhos, e fazendas de canas que tem no Recôncavo desta cidade e jurar que são seus de sua lavra e colheita e que já tem pago o dizimo a Ordem e Cavallaria de Chrispto, e que vão navegados por sua conta e risco.."¹³.

Os mercadores e seus moços não eram, porém, os únicos a partir rumo ao Brasil. Muitos outros passageiros de diversas origens os acompanhavam nas embarcações que zarpavam para Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro ou Paraíba. Embora menos susceptíveis de aparecerem neste tipo de documentação, pelas características de que ele se reveste, foi mais uma vez nos traslados rastreados nos livros notariais que acedemos a esta franja de anónimos que se juntavam às caravelas para cumprir o seu desejo de partir. Entre eles encontramos muitos homens, mas também algumas mulheres que, por razões diversas, para o Brasil se deslocavam. É o caso de duas degredadas que António Luís Porto, mestre do navio *Todos os Santos* transportou para a Baía, em 1661. Necessitando de comprovar a sua entrega no Senado desta localidade, pede que lhe passem um recibo e é pelo traslado que dele encontramos no livro de tabelião, que ficamos a saber que Maria da Costa, viúva e natural de Santiago do Cacem, de 45 anos, cabelo castanho, magra, com olhos encovados "Vai degradada para o Brazil por tempo de seis annos por ser culpada na morte de seu marido". Com ela seguia também Catarina Fernandes, casada, natural de Trancoso, de 24 anos "baixa e grossa e bixigosa da cara" que vai cumprir pena por ter cometido adultério "a seu marido"¹⁴.

Mas é, sobretudo, graças às medidas legislativas limitadoras da saída do país de indivíduos do sexo masculino sem a respectiva licença, que acedemos a um outro tipo de passageiros, de outro modo silenciados pela documentação. Com efeito, fruto das necessidades

² ADP., PO 4^o, Lv.50, fl.163 (1659/09/10),

³ ADP., PO 4^o, Lv.47, fl.H4v (1657/01/21).

⁴ ADP., PO 4^o, Lv.47, fl.I44v (1663/07/14).

militares da Restauração, o século XVII vê surgirem as primeiras medidas legais tendentes à obstrução da saída de pessoas do Reino sem a respectiva licença e passaporte¹⁵. A penalização, extensiva aos mestres das embarcações, constringem-nos a solicitarem aos embarcados as respectivas licenças, nas quais era esclarecida a sua situação militar. É a partir de alguns traslados destas petições de embarque e respectivas licenças que nos apercebemos do fluxo de pessoas que abandonava o país e das razões que invocava para partir.

Trata-se, na sua maioria, de rapazes jovens, embora um deles seja um padre de Barcelos que deseja ir à Baía "tratar de hum negocio que lhe convém" e outros dois homens do mar que querem "passar para as partes do Brasil a tratar de sua vida" e "porquanto não podem] hir em conta da gente do mar por ter já o dito navio a necessária" têm que pedir a respectiva licença¹⁶. Todos os restantes rastreados são jovens de 11, 16 anos ou apenas de pouca idade, que vão ao Brasil chamados pelo pai, por um tio, ao outro parente "para lhe herdarem seus bens", "tratar de buscar remédio para sy" ou simplesmente para "hir grangear sua vida"¹⁷. Como testemunho daquilo que alegavam não deixaram de entregar como prova "as cartas do Brasil" que haviam recebido dos parentes que os chamavam¹⁸, procedimento que pode ser encontrado ainda no século XIX, em muitos dos processos de passaporte que permanecem guardados nos nossos arquivos¹⁹.

Nada mais sabemos desta gente que, com viva esperança de sucesso, demandava o Brasil. Muito menos chegaram até nós pormenores da viagem. De qualquer forma, as condições em que viviam na embarcação deveriam ser substancialmente diferentes das dos mercadores que possuíam como habitáculo um camarote e levavam moços para os servirem. O poder económico e a origem social deveriam, com certeza, ditar as condições de vida a bordo²⁰, embora, para todos, o conforto fosse muito precário. É que, como escreveu Mauro, nesta época, as embarcações eram construídas para transportar mercadorias, sendo os passageiros "um acréscimo"²¹ relativamente ao essencial.

2. A Tripulação

O tipo de documentação analisada só esporadicamente nos fornece informações sobre a tripulação necessária à navegação das embarcações. Com efeito, com excepção do cargo de mestre para o qual dispomos de alguns dados, fornecidos pelas várias escrituras de nomeação

⁵ Alvará de 6 de Setembro de 1645 (cf. SILVA, José Justino de Andrade e - *Coilecção Chronologica da Legislação Portugueza, 1640-1647*. Lisboa: Imprensa F. X. Sousa, 1856. p. 291). Esta determinação seria reforçada nos anos seguintes, através de outras iniciativas legislativas, como por exemplo o aviso a quem transportasse nas embarcações pessoas sem autorização régia (de 4 de Julho de 1646), ou em 5 de Setembro de 1646, a renovação das determinações anteriores com aplicação de penas (cf. SILVA - *Coilecção Chronologica...*, pp. 320-321).

⁶ ADP., PO 4^o, Lv. 55, fl.70 (1664/03/21).

⁷ Idem, *ibidem*.

⁸ ADP., PO 4^o, Lv.55, fl.68v (1664/03/21).

⁹ A.D.P., Fundo do Governo Civil, Maços com processos de passaportes.

²⁰ DOMINGUES; GUERREIRO, *A vida a bordo...*, p. 203.

²¹ MAURO, Frédéric - *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Lisboa: Ed. Estampa, 1989, vol. I, p. 115.

de mestre (espécie de procuração em que se conferem poderes especiais ao indivíduo que assume este cargo), só indirectamente acedemos aos restantes indivíduos que trabalhavam sob as suas ordens. Muito menos sabemos quais as suas funções na embarcação ou o tipo de salário auferido. Apesar de tudo, porém, procuraremos apresentá-los, ainda que sumariamente.

2.1. O Mestre

Ao contrário do que parece acontecer na Carreira da Índia, em que o cargo de capitão da embarcação se sobrepõe ao do mestre, na ligação Porto-Brasil, pelo menos na documentação utilizada, é a figura do mestre que se evidencia como preponderante. Exigindo embarcações mais modestas e estando, por isso, mais acessível à iniciativa particular, a navegação para o Brasil era, na sua maioria, realizada sob o comando do mestre das embarcações e só esporadicamente é possível encontrar a figura do capitão. Com efeito, das cerca de 130 escrituras públicas por nós inventariadas, apenas 6,5% dos registos aparecem com a distinção entre o cargo de capitão e o de mestre, nestes casos sempre atribuídos a pessoas diferentes. Nos restantes casos, o cargo de mestre é exclusivo, quer surgindo sozinho (84,6% dos casos), quer assumindo a dupla função de capitão e de mestre (8,9%).

Como podemos constatar pelas escrituras de nomeação de mestre inventariadas, as funções deste podiam variar sensivelmente consoante os poderes que lhe eram confiados pelos proprietários da embarcação, quer eles fossem ou não co-proprietários nela. Com efeito, o mestre era, na maior parte das vezes, um de entre os proprietários do navio que, geralmente acompanhava o fornecimento da embarcação e que, por isso, se encontrava em melhor posição para exercer o cargo. Assim, os restantes co-proprietários ao lhe confiarem o ofício, conferiam-lhe poderes que especificavam sempre com muito cuidado, cuidado que era acrescido, sobretudo nas situações em que o mestre não tinha qualquer participação no fornecimento da embarcação e era estranho ao negócio. Nestes casos, as reservas dos proprietários das embarcações eram suplementares e os poderes que se lhe conferiam eram bastante mais limitados.

Talvez, por isso, na maior parte das escrituras de nomeação de mestre se possa encontrar uma convergência tendencial entre a associação do cargo de mestre e o facto de este ser também co-proprietário da embarcação. Com efeito, 60,9% dos mestres entravam nesta classe e apenas em 26,1 % dos casos nada no navio lhes pertencia.

Quadro I Associação entre o cargo de mestre e propriedade na embarcação

Situação do Mestre	Nr casos	%
Senhorio em parte	14	60,9
Não era proprietário	6	26,1
Não refere	3	13,0
TOTAL	23	100,0

Através de uma representação legal, consubstanciada na procuração que os proprietários-armadores da embarcação consagravam publicamente, o mestre era investido de determinados poderes, através dos quais ele se erigia em seu representante na viagem. Como na maior parte dos casos o mestre era também co-proprietário da embarcação, a nomeação para o cargo resultava quase naturalmente de um acordo entre as partes que desta forma premiavam o seu empenho no fornecimento do navio. Como se pode ler frequentemente na documentação "porque o dito navio havia mister [de] mestre que o governasse" que mostrasse "empenho e acodise ao benefício" dele, e visto que um de entre os proprietários "tinha com muito cuidado, agencia e trabalho posto o dito navio em ordem de fazer a dita viagem acabando e apresentando de tudo o necessário (...) e era pessoa de muita conta e de quem tinham muita satisfação", o nomeavam por mestre da embarcação na viagem, ou viagens que entre si determinassem²².

Noutros casos salientava-se, ainda, a "muita confiança que delle tem fiando de seu cuidado, e fidelidade dará conta da dita nao com a pontualidade que delle se espera a todos os ditos senhorios (...)"²³ na viagem que juntos se propunham fazer.

Como atribuições estipuladas na escritura pública ao mestre exigia-se, geralmente, que tomasse "entrega do dito navio sua fabrica e aparelhos e com o dito navio gente e companhia fará a dita viagem de ida e volta (...) e todas as viagens que elle (...) quizer fazer". Para isso, tomará a seu cargo o recrutamento da "gente e companhia que lhe for necessário despedindo hum e tomando outro"²⁴, sempre que tal se lhe afigurar necessário.

De seguida, especificava-se o cumprimento das suas funções determinando-se que recolhesse "no dito navio as fazendas que lhe entregarem e delias passará conhecimentos para as entregar as pessoas a que forem dirigidas na forma as ordens que lhe derem", ou seja, a ele cabia a tarefa de passar os recibos das mercadorias depositadas no navio, cuidando também da sua entrega no destino.

Deveria, ainda, "cobrar e arrecadar os fretes e avarias que o dito navio avançar", tendo o cuidado de tudo registar no "seu livro de razão onde acentará todas as ditas fazendas, fretes e avarias que avançar muito clara e distintamente para por elles dar conta e em entregar ao tempo de qualquer viagem fenecida" (fl. 127 V./128). Este registo escrito efectuado pelo mestre da embarcação afigurava-se essencial porque "ao tempo que em bora chegado seja de volta a esta cidade ou a qualquer outra parte deste reino a que vier ter será obrigado a dar conta e entrega a cada hum pella parte que lhe cabe, a elles interessados ou a seus outros procuradores de todos os fretes e avarias que tiver avançado e marinhagens", ou seja, salários à tripulação.

Por vezes é possível ainda perceber, como atractivo suplementar do cargo, a existência de uma cláusula de preferência em caso de venda de parte do navio, por qualquer um dos co-proprietários. Com efeito, sempre que o mestre era também senhorio da embarcação, poderia acontecer "que sendo caso que algum delles senhorios e interessado queira algum

²² ADP., PO 4^a, Lv.44, fl. 127 (1653/09/13).

²³ ADP., PO 4^a, Lv.44, fl. 129 (1653/09/15).

²⁴ Cf. nota 23, fl. 128.

tempo vender a parte que lhe cabe tanto pello tanto venderão a elle [mestre]" que decidiria, então, se a adquiria ou não.

Entre as suas obrigações, sublinhavam ainda os contratos o cuidado que deveria ter em entregar o que pertencer a cada um dos proprietários da embarcação "mui pontualmente sem duvida alguma com muita satisfação e pontualidade", reforçando a sua estreita dependência do clausulado.

Para se evitar ausência de comando durante a viagem, causado por eventual falecimento do mestre ou outra qualquer causa fortuita, o que podia acarretar graves problemas na governação da embarcação, já que a seu cargo se encontrava a gestão da restante tripulação, entre marinheiros e pagens, a maior parte dos contratos estipulava uma verdadeira hierarquia determinada previamente pelos armadores da embarcação. Desse modo, se procuravam salvarguardar potenciais problemas decorrentes de ausência de chefia, enumerando-se uma cadeia de suplentes que podia chegar a três substitutos, entre os quais geralmente se encontravam o piloto, o contramestre ou mesmo um dos mercadores embarcados.

Quanto à origem geográfica dos mestres das embarcações de que a documentação se faz eco, a grande dispersão é a tónica dominante. Embora haja uma nítida preponderância do Porto, também Leça/Matosinhos, Gaia e Viana mereceram algum destaque:

**Quadro II Origem geográfica
dos mestres**

LOCALIDADE	TOTAL	%
Porto	26	37,2
Viana	12	17,2
Leça/Matosinhos	8	11,4
Gaia	4	5,7
Vila do Conde	2	2,9
Azurara	3	4,3
Lisboa	7	10,0
Cascais	1	1,4
Figueira	1	1,4
Buarcos	1	1,4
Peniche	1	1,4
Mondego	1	1,4
Setúbal	1	1,4
Tavira	1	1,4
Inglês	1	1,4
TOTAL	70	99,0

Efectivamente, se destacarmos apenas os mestres oriundos da área limítrofe da cidade do Porto (Porto propriamente dito, Leça/Matosinhos e Gaia), constataremos que juntos representam mais de metade dos casos inventariados. Se a este total, anexarmos os originários de Viana, Vila do Conde e Azurara, importantes portos e estaleiros nortenhos durante o século XVII, verificaremos que da região entre os rios Douro e Minho provinham mais de 3/4 do total de mestres registados na documentação que tivemos oportunidade de compulsar.

Registe-se, ainda, o papel desempenhado por Lisboa, enquanto ponto de origem de 10% dos mestres de embarcações que do Douro partiram em demanda do açúcar brasileiro. Reminiscências de uma liderança que tentava resistir estoicamente à cada vez maior efervescência mercantil testemunhada por portos secundários como Porto, Viana ou Vila do Conde. O Porto, importante núcleo de concentração de mercadores e, por isso também, de capital disponível para aplicações comerciais, funcionaria, assim, como um íman suficientemente apelativo para, mais facilmente, se realizar uma viagem ao auspicioso Brasil. Assim se parece entender esta dispersão geográfica dos mestres das embarcações detectada na documentação, mas que pode ser também uma premissa enganadora, visto que com mais razoabilidade se espera a ida ao escritório do tabelião nos casos de desconhecimento da origem do mestre, prescindindo-se de tal deslocação, em caso de maior familiaridade e intimidade.

Apesar de nem sempre se encontrar referência ao valor do salário auferido, sabemos que o mestre recebia "sua marinhagem"²⁵, ou seja, recebia a sua soldada ou salário "na forma que vencem os outros pilotos de Carreira do Brasil", podendo ainda acumular todas as comissões que conseguir fazer, bem como, em alguns casos - sempre que seja proprietário - "terá a sua parte nos lucros que Deos der nas viagens segundo o contrato feito com os outros quinhoeiros e parceiros"²⁶.

Nos casos em que foi possível registar o valor do salário, ele situava-se em 40.000 réis, pagos repartidamente em duas prestações, ou seja, 1/4 no Brasil e o restante depois de regressado ao reino. Curiosamente, os dois casos que a documentação revela pertencem à mesma embarcação e ao mesmo mestre, pelo que não é de estranhar a coincidência. Apesar disso, enquanto na primeira viagem, em 1646, o mestre Domingos Gomes, de Viana, se dirigia à Baía, apenas com esta função, na segunda viagem, realizada em 1648, acumulava também o cargo de piloto pelo que o seu salário duplicou²⁷.

2.2. O Piloto

Elemento essencial para o bom sucesso da viagem, já que lhe cabia a direcção das "manobras difíceis", bem como "a responsabilidade da navegação"²⁸ atlântica, nem sempre este cargo aparece discriminado na documentação compulsada. Com efeito, com alguma frequência, parece acontecer que o mestre da embarcação acumulava também o cargo de piloto do navio. Assim acontece em 32,2% dos casos para os quais dispomos das referências de

²⁵ ADR, PO 4², Lv. 44, fl.1 28; Lv. 47, fl.9 4v; Lv. 48, fl. 165.

²⁶ ADR, PO A³, Lv. 49, fl. 173v (1659/01/10).

²⁷ ADR, PO 4², Lv. 36, (1646/04/19); Lv. 39 (1648/08/21).

²⁸ MAURO, Frédéric - *Portugal, o Brasil e o Atlântico...*, vol. I, p. 104.

mestre e piloto da embarcação. Nos restantes 2/3 dos casos inventariados os pilotos assumiram o seu cargo independentemente da restante tripulação.

Embora, na maior parte das vezes não seja referida a sua origem geográfica é de salientar a presença de pilotos de regiões tão díspares como Setúbal (de onde era originário Diogo Afonso, de alcunha o Grande²⁹), Viana (Domingos Rodrigues Falcão³⁰, Domingos Gomes³¹, António Gonçalves³²), Gaia (António Alvares³³ e Francisco Gonçalves³⁴), Leça/Matosinhos (Domingos Jorge Touro³⁵, Francisco Luis³⁶), sendo, no entanto, a maioria do Porto.

Na única referência ao soldo auferido pelo exercício do cargo, ao piloto cabiam 40.000 réis, bem assim como "farinha e presidio de oito até nove vinténs", embora neste caso "o piloto será sempre aventajado na sua porsão"³⁷. O pagamento era também efectuado pelo mestre em duas fracções, sendo-lhe entregue no Brasil uma parte e o restante no regresso.

Pouco mais nos é referido na documentação compulsada, continuando a desconhecer-se qual a perícia destes homens nas manobras do mar. Apenas uma vez se regista que o piloto em causa, André Correia de Massarelos, é da Carreira do Brasil, o que parece testemunhar uma maior frequência na realização destas viagens. Através desse mesmo documento, apercebemo-nos que este piloto aproveitou o exercício do cargo para efectuar um pequeno negócio, tendo vendido a um sapateiro do Porto, matéria-prima, para a sua oficina - couros e sola³⁸. Sinal de existência de uma actividade comercial paralela, dificilmente percebida na documentação, de que apenas encontrámos o registo por se tratar de um traslado de uma certidão apresentada ao tabelião. Longe de ser uma peça isolada, parece antes inserir-se numa actividade relativamente frequente para os que andavam embarcados. A pequena dimensão da transacção parece atestar isso mesmo. Fácil de transportar entre os objectos pessoais do embarcado podia, no entanto, uma vez regressado ao reino, ser vendida e proporcionar alguns lucros extra.

No exercício do seu cargo, por vezes o piloto podia dispor de um coadjuvante que o auxiliaria nas manobras mais difíceis ou, simplesmente, o substituiria em caso de incapacidade. Trata-se do *sotapiloto*, de quem poucas vezes obtivemos referências na documentação. Apenas em cinco momentos nos aparece individualizada a identificação do sotapiloto.

2.3. Restante tripulação

Entre a restante tripulação registamos a referência, muitas vezes lacónica, à figura do contra-mestre condestável (oficial responsável pela defesa militar da embarcação, bem como

²⁹ ADR, PO 5.º - Iª série, Lv. 6, fl. 179-180 (1605/10/05).

³⁰ ADP., PO 5.º - Iª série, Lv. 5, fl. 92v.-93v. (1604/10/16)

³¹ ADP., PO 4.º, Lv.39, fl. 73 v.-75v. (1648/08/21).

³² ADP., PO 4.º, Lv.55, fl. 67 v.-68 (1664/03/20).

³³ ADP., PO 5.º - Iª série, Lv. 7, fl. 212 V.-213 (1608/10/07).

³⁴ ADP., PO 5.º - Iª série, Lv. 10, fl. 84v.-85v. (1610/09/17).

³⁵ ADP., PO 5.º - Iª série, Lv. 20, fl. 74v.-75v. (1623/06/22).

³⁶ ADP., PO 4.º, Lv. 44, fl. 170-171 (1653/12/23).

³⁷ ADP., PO 4.º, Lv. 52, fl. 147 (1661/02/26).

³⁸ ADP., PO 4.º, Lv. 55, fl. 37 v-38 (1664/01/23).

pelo manuseamento da artilharia³⁹), do cirurgião, do despenseiro, do calapote (utilizado para a reparação da embarcação), do escrivão e de outro pessoal do mar não especializado, como marinheiros, serventes, mancebos, grumetes, pagens ou, simplesmente, moços.

Nas listagens de tripulação que conseguimos reconstituir obtivemos a seguinte informação:

DATA	Tipo de embarcação	Marinheiros	Moços	Pagens	Mancebos	Grumetes	Serventes
1646	Nau	10	—	—	—	—	—
1648	Nau	13	—	—	—	—	—
1664	Nau	9	—	—	12	—	11
1664	Navio	24	7	—	—	9	—
1664	Navio	16	7	5	—	—	—
1664	Caravela	11	—	7	—	7	—

Essenciais à execução das manobras da embarcação, dominando a manipulação da enxárcea⁴⁰ e velame, os marinheiros figuravam em número desigual consoante a grandeza da embarcação. Sendo, na documentação inventariada, todos portugueses, provinham geralmente das regiões próximas do burgo: Miragaia, Massarelos, S. João da Foz, Matosinhos, Leça, embora Viana, Azurara e até Aveiro também figurem entre as suas residências.

No que toca aos grumetes, pagens, moços, mancebos e serventes, referenciados quase sempre apenas pelo nome de baptismo, trata-se, na sua maioria, de rapazes muito jovens, muitos deles adolescentes que, às ordens da restante tripulação desempenhavam "os trabalhos pesados, acompanhados de maus tratos (...) e sofrendo as piores de vida a bordo"⁴¹. Deles ignoramos quase tudo, embora saibamos, como já tivemos oportunidade de verificar, que, para muitos deles, a condição de homem do mar podia ser o preço a pagar por uma sonhada viagem à terra prometida do açúcar e da sorte - o Brasil.

³⁹ DOMINGUES, Francisco Contente; GUERREIRO, Inácio - *A vida a bordo...*, p. 201.

⁴⁰ ESPARTEIRO, António Marques - *Dicionário Ilustrado de Marinharia*. [S.l.: s.n.], 1936. p. 75.

⁴¹ DOMINGUES, Francisco Contente; GUERREIRO, Inácio - *A vida a bordo...* p. 201.